

ΠΟΛΗ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ή ΠΟΛΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ;

Το ποδήλατο στη ζωή μας

Επιμέλεια: Απόστολος Παπαγιαννάκης, Δρ Συγκοινωνιολόγος, επιστημονικός συνεργάτης Σ.Α.Σ.Θ.



Η φυσιογνωμία μια πόλης καθορίζεται από τη ποιότητα του δημόσιου χώρου της. Οι δρόμοι και οι πλατείες αποτελούν τα σημεία αναφοράς για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Οι επιλογές του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού έχουν την δυνατότητα είτε να προστατεύουν και να αναδεικνύουν, είτε να υποβαθμίζουν και να κατακερματίζουν το δημόσιο χώρο.

Η προώθηση του ποδηλάτου αποτελεί μια ορθή επιλογή που οφείλει να εντάσσεται σε ένα συνολικό σχέδιο σταδιακών αναπλάσεων και αναβάθμισης της ποιότητας του αστικού χώρου, με αποφασιστική και ουσιαστική απόδοση προτεραιότητας στο περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία.

Κατά συνέπεια, το ποδήλατο δεν αποτελεί απλά ένα συμπαθητικό, εναλλακτικό, οικολογικό και δημοφιλές, επικοινωνιακό, μεταφορικό μέσο. Η ένταξη του ποδηλάτου αποτελεί εργαλείο για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας και την διαγραφή του Ι.Χ. αυτοκινήτου από τη συλλογική συμπεριφορά της πόλης.

Οι ποδηλατόδρομοι πρέπει συμβάλλουν στην ανάπλαση του οδικού περιβάλλοντος, τη διαπλάτνυση των πεζοδρομίων, την δημιουργία εκτεταμένων πεζοδρομήσεων και περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, και τελικά στην ουσιαστική ιεράρχηση του οδικού δικτύου που θα απομακρύνει το Ι.Χ. αυτοκίνητο από τις επιβαρυνμένες κεντρικές περιοχές.

Με το σύνθημα «**Το ποδήλατο στη ζωή μας**», το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης πραγματοποίησε, με τη συμπάρασταση του Δήμου Θεσσαλονίκης, έρευνα σε κεντρικά σημεία της πόλης (Πλατεία Αριστοτέλους και Νέα Παραλία) σε αντιπροσωπευτικό δείγμα 650 κατοίκων του πολεοδομικού συγκροτήματος (εκ των οποίων το 1/3 ποδηλάτες). Η έρευνα σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε από το ΣΑΣΘ σε συνεργασία με το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης της Πολυτεχνικής Σχολής ΑΠΘ. Στο πλαίσιο πρακτικής εξάσκησης, στο μάθημα **Αστικός Χώρος Αστικές Μεταφορές**, ομάδα φοιτητών του Τμήματος συμμετείχε στην διεξαγωγή της έρευνας (Βάρβογλη Χ., Βλάχβεν Ε., Μπόλος Π., Παπαγιάννης Ι., Παπάζογλου Α., Τζαμτζή Δ.) και στην επεξεργασία των αποτελεσμάτων (Παπανικολάου Ν., Τσάμη Μ.).

Σκοπός της έρευνας, η οποία διήρκεσε τρεις ημέρες (8,9 και 10 Ιουλίου), ήταν η καταγραφή των απόψεων πεζών και ποδηλατών για την αποδοχή και τις προοπτικές του εναλλακτικού μέσου μεταφοράς στη Θεσσαλονίκη. Μια δυναμική μερίδα των Θεσσαλονικέων έχουν ήδη εντάξει το ποδήλατο στις καθημερινές μετακινήσεις τους, παρά τα υφιστάμενα κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα.

Ενδιαφέροντα στοιχεία προέκυψαν από την ανάλυση της έρευνας στην κατηγορία των ποδηλατών. Το 56% των ποδηλατών είναι έμπειροι και κυκλοφορούν άνετα στους περισσότερους δρόμους. Ποσοστό 41% είναι μέτριας εμπειρίας και κυκλοφορούν μόνο σε ορισμένους δρόμους, ενώ ποσοστό 4% είναι αρχάριοι ποδηλάτες και δεν κυκλοφορούν στους δρόμους. Επίσης, το 57% των ποδηλατών μετακινείται με ποδήλατο σχεδόν καθημερινά, ενώ το 33% 1-3 φορές την εβδομάδα. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι βασικοί σκοποί μετακίνησης είναι η αναψυχή (74%) και η περιπλάνηση (52%). Παρά την έλλειψη των αναγκαίων υποδομών ποσοστά 29% και 11% δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν το ποδήλατο με σκοπό μετακίνησης την εργασία και την εκπαίδευση αντίστοιχα. Η πλειοψηφία των ποδηλατών ανήκει στη νεολαία. Ποσοστό 66% έχουν ηλικία από 15 έως 35 ετών. Εντούτοις, σημαντικό ποσοστό αντιπροσωπεύουν και οι μεγαλύτερες ηλικίες. Το 29% είναι ηλικίας από 36-55 ετών και ένα 5% έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 55 ετών. Το 78% είναι άνδρες και το 22% γυναίκες. Το 62% είναι κάτοχοι Ι.Χ. αυτοκινήτου ενώ το 38% δεν διαθέτει Ι.Χ. (κυρίως οι νέοι

ηλικίας από 15-25 ετών).

Ακολουθούν τα αποτελέσματα σε βασικά ποιοτικά ερωτήματα.

Ποιοι είναι οι βασικοί λόγοι που σήμερα οι πολίτες αποφεύγουν τη χρήση του ποδηλάτου;

✓ Το 70% απαντά πως δεν υπάρχουν ποδηλατόδρομοι και υποδομές φύλαξης των ποδηλατών

✓ Το 59% διαπιστώνει επικινδυνότητα και έλλειψη ασφάλειας κατά την μετακίνησή τους στους δρόμους

✓ Το 54% δηλώνει ότι οι οδηγοί δε σέβονται τους ποδηλάτες

✓ Το 22% ενοχλείται από την ατμοσφαιρική ρύπανση, τη σκόνη και το θόρυβο

Είναι ώριμη η πόλη για να το αποδεχθεί ως βασικό μεταφορικό μέσο;

✓ Το 93% των ποδηλατών επιθυμεί να μετακινείται πιο συχνά με το ποδήλατο στη Θεσσαλονίκη

✓ Το 83% των ποδηλατών θα εγκατέλειπαν το μηχανοκίνητο μέσο που χρησιμοποιούν σήμερα (Ι.Χ. ή λεωφορείο) για τις καθημερινές μετακινήσεις, εάν υπήρχε ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατόδρομων.

Ποιες συγκεκριμένες παρεμβάσεις και υποδομές θεωρούνται από σημαντικές έως πολύ σημαντικές για να κάνουν ελκυστική τη χρήση του ποδηλάτου;

✓ Η δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατόδρομων που να καλύπτει το σύνολο της πόλης (94%)

✓ Η ύπαρξη ποδηλατόδρομου στο παραλιακό μέτωπο (88%)

✓ Η εγκατάσταση χώρων στάθμευσης και φύλαξης ποδηλατών (87%)

✓ Οι αναπλάσεις και εκτεταμένες πεζοδρομήσεις στο κέντρο της πόλης (84%)

✓ Η δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομων στους περιφερειακούς Δήμους (84%)

✓ Η δυνατότητα μεταφοράς ποδηλάτων στα αστικά λεωφορεία (67%)

Ποιες είναι οι προθέσεις συνδυασμένης χρήσης λεωφορείου και ποδηλάτου;

Το 75% δηλώνει ότι εάν υπήρχαν χώροι στάθμευσης και φύλαξης ποδηλατών στους τερματικούς σταθμούς του ΟΑΣΘ θα χρησιμοποιούσαν το ποδήλατο για συνδυασμένη μετακίνηση με τις δημόσιες συγκοινωνίες.

Ποιοι είναι οι βασικοί άξονες κίνησης για τους ποδηλάτες που κυκλοφορούν στην πόλη παρά τις αντιξοές συνθήκες;

Τα ευρήματα της έρευνας αναδεικνύουν τη σκοπιμότητα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου που να διασυνδέει το σύνολο το πολεοδομικού συγκροτήματος. Είναι προφανές ότι ο πιο δημοφιλής άξονας κυκλοφορίας ποδηλάτου είναι το παραλιακό μέτωπο. Όμως, εκτός αυτού, οι ποδηλάτες διατρέχουν σχεδόν όλους τους βασικούς οδικούς άξονες της πόλης: πχ Βασ. Όλγας (33%), Μαρτίου (32%), Τιμισοκή (30%), Μπότσαρη (28%), Δελφών (28%), Αριστοτέλους (27%), Εγνατία (24%), Εθνικής Αμύνης (20%), Αγγελάκη (20%), Βενιζέλου (19%), Ερμού (19%), Αγ. Δημητρίου (17%), Δ. Γούναρη (16%), Αλ. Σβάλου (15%), Νέα Εγνατία (14%), Λεωφ. Στρατού (13%), Δωδεκανήσου (12%), Ι. Δραγούμη (10%), Ολύμπου (10%), Μοναστηρίου (10%) και Φιλίππου (8%).

Η ευρωπαϊκή εμπειρία έχει αποδείξει ότι τα **ολοκληρωμένα σχέδια αστικών μετακινήσεων** που περιλαμβάνουν ως μια βασική συνιστώσα την προώθηση του ποδηλάτου οδήγησαν σε δικαιότερη απόδοση του δημόσιου χώρου σε αυτούς που δικαιωματικά ανήκει, δηλαδή στους πεζούς και στους ποδηλάτες. Επίσης συνέβαλλαν στην οικονομική ανάπτυξη, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας αλλά και της αναγνωσιμότητας των πόλεων. Σε τελική ανάλυση, η δημιουργία ενός ποιοτικού, φιλικού και ελκυστικού περιβάλλοντος για τους ίδιους τους κατοίκους είναι το ισχυρότερο μέσο που μπορεί να προσδώσει σε μια πόλη εμβέλεια και επιρροή πέρα από τα στενά γεωγραφικά της όρια.

Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις θέτουν εμπνευσμένους στόχους και εφαρμόζουν καινοτόμες πολιτικές για τις δημόσιες συγκοινωνίες και τις ήπιες μορφές μετακίνησης, οι οποίες διαφοροποιούν και επανακαθορίζουν μεσοπρόθεσμα τις συνήθειες και τις συμπεριφορές μετακίνησης των κατοίκων τους καθώς και τα συνολικά κυκλοφορικά δεδομένα:

«**Bike City**». Η Κοπεγχάγη, πόλη με σημαντική ποδηλατική παράδοση από τη δεκαετία του '70, διαθέτει ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 323 χλμ. Η χρήση του ποδηλάτου για τις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία ή την εκπαίδευση αγγίζει το 34% και αναμένεται να φθάσει το 40% μέχρι το 2012.

«**Vélib'**». Το Παρίσι, μέσα σε λίγα χρόνια, από το 2007, κατασκεύασε 371 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων και διαθέτει 1.500 σταθμούς ενοικίασης με 20.000 ποδήλατα. Κάθε Κυριακή οι όχθες του Σηκουάνα είναι κλειστές για τα αυτοκίνητα και ανοικτές στους πεζούς και τους ποδηλάτες.

«**Cycle Hire**». Το Λονδίνο μετράει ήδη 460 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων, με προοπτική να γίνουν 800 ως το 2010, με 400 σημεία ενοικίασης και 6.000 ποδήλατα.

«**Vélo'n**». Η Λυών, η πρώτη ευρωπαϊκή πόλη που εγκατέστησε σύστημα ενοικίασης ποδηλατών σε μεγάλη κλίμακα, το 2005, διαθέτει σήμερα 340 σημεία ενοικίασης και 4.000 ποδήλατα.

«**Bacing Barcelona**». Η Βαρκελώνη μια πόλη με γεωμορφολογία αντίστοιχη



Θεσσαλονίκη - Αγίου Δημητρίου



της Θεσσαλονίκης (γραμμικό θαλάσσιο μέτωπο και σημαντικές κλίσεις σε κεντρικές περιοχές) προσφέρει, από το 2008, 6.000 ποδήλατα σε 200 σταθμούς. «Vélo Star». Η Ρεν διαθέτει σήμερα 180 κμ ποδηλατόδρομων και 900 δωρεάν ποδήλατα στους κατοίκους, σε 80 σημεία στάθμευσης, μέσω ενός ηλεκτρονικού συστήματος «έξυπνων καρτών».

«Πράσινο στους πολίτες - Κόκκινο στα Ι.Χ.». Στην Καρδίτσα, πρωτοπόρος ελληνική πόλη που αγκάλιασε το ποδήλατο από το 2000, το 22% των μετακινήσεων πραγματοποιείται με ποδήλατο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (1998) το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται καθημερινά με ποδήλατο στο πολεοδομικό συγκρότημα είναι της τάξης του 0,2%, με τις δημόσιες συγκοινωνίες 28% και με Ι.Χ. 41%.

Η ενίσχυση και προνομιακή μεταχείριση των ήπιων μορφών μετακίνησης αποτελούν τη βάση για τη δημιουργία μιας βιώσιμης και ελκυστικής πόλης, όπως πιστεύει το 97% των ερωτώμενων στην έρευνα.

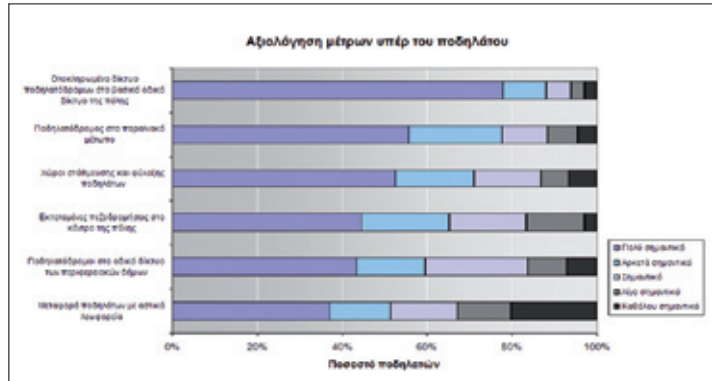
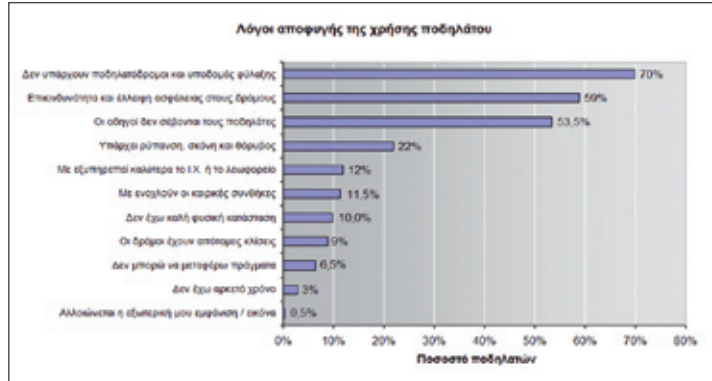
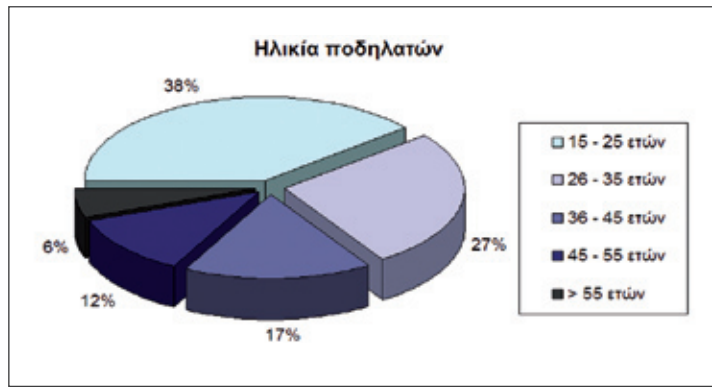
Απαιτείται η εκπόνηση ενός συγκεκριμένου σχεδίου δράσης, με 5ετή οριζόντια υλοποίησης, με στόχο την παροχή προτεραιότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες και στην κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων στο κέντρο της πόλης. Η επίτευξη του στόχου προϋποθέτει:

Διπλασιασμό των λεωφορειολωρίδων από τα 10 κμ στα 20 κμ σύμφωνα με τις σχετικές μελέτες του ΣΑΣΘ και ΟΡΘΕ. Επέκταση του δικτύου πεζοδρόμων στο ιστορικό κέντρο και ολοκλήρωση του δικτύου κορμού ποδηλάτων που κατασκευάζεται από το Δήμο στο σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος. Με αυτό τον τρόπο θα αναδειχθούν οι αρχαιολογικοί χώροι και τα σημεία ενδιαφέροντος της Θεσσαλονίκης και θα αναβαθμισθεί η αισθητική και πολιτιστική διάσταση της πόλης.

Δημιουργία περιοχών με οδούς ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές και σε όλους τους Δήμους του πολεοδομικού συγκροτήματος με στόχο τη δημιουργία βασικών περιπατητικών και ποδηλατικών διαδρομών ενοποίησης του αστικού χώρου. Στόχος είναι το ποδήλατο, εκτός από μέσο αναφυκής σήμερα, να αναδειχθεί σε μέσο βασικής μετακίνησης για την εργασία, το σχολείο, τις προσωπικές υποθέσεις. Η Κοπεγχάγη στο πλαίσιο ενός ενιαίου και συντονισμένου σχεδιασμού έβαλε ως στόχο για την αστική κινητικότητα και τελικά υλοποίησε τον «κανόνα του ενός τρίτου», δηλαδή 1/3 των μετακινήσεων με τη δημόσια συγκοινωνία, 1/3 με το ποδήλατο και 1/3 πεζή. Η Θεσσαλονίκη μπορεί να βάλει ως αρχικό στόχο το 10% των μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με το ποδήλατο.

Σήμερα καλούμαστε να οραματιστούμε και να διαμορφώσουμε μια άλλη αντίληψη για τη σχέση του κατοίκου της Θεσσαλονίκης με την πόλη όπου:

- ✓ ο δημόσιος χώρος προστατεύεται, ανήκει στην πλειοψηφία των πολιτών και δεν καταδυναστεύεται από τα Ι.Χ. αυτοκίνητα
- ✓ λειτουργεί μια αξιόπιστη δημόσια συγκοινωνία που σέβεται τον πολίτη και το περιβάλλον
- ✓ παρεμποδίζεται η χρήση του Ι.Χ. για μετακινήσεις στις κεντρικές περιοχές
- ✓ προσφέρονται ασφαλείς συνθήκες μετακίνησης για πεζούς, ποδηλάτες, ΑΜΕΑ, και τις ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού ■



Θεσσαλονίκη - Νέα Παραλία